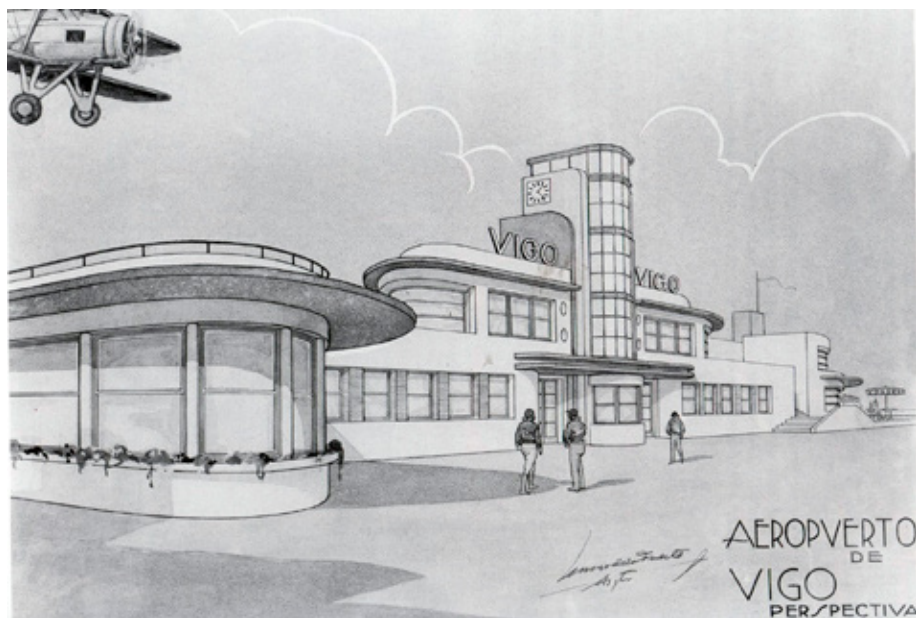


El aeropuerto de San Simón

Jorge Lamas



La ensenada de San Simón fue elegida en 1928 para acoger el primer aeropuerto marítimo de Galicia. La idea del Gobierno de Miguel Primo de Rivera era convertir el fondo de la ría de Vigo en una zona permanente de amerizaje de la futura flota española de hidroaviones comerciales. Este proyecto se complementaba con la construcción en As Gándaras de Budiño, en O Porriño, del aeropuerto de Galicia.

El dictador andaluz había emprendido un programa global de mejora de comunicaciones en toda España, que abarcaba todos los ámbitos. Durante la guerra de Marruecos, el padre del fundador de la Falange había comprendido el gran potencial de la aviación y pretendía aplicarla al transporte de viajeros y mercancías, tal como empezaban a hacer los países más avanzados.

A partir de 1927, el Gobierno había empezado a adaptar las leyes a este campo, al tiempo que encargaba a una comisión de expertos un proyecto de construcción de aeropuertos en territorio nacional. En julio de 1927 ya se había publicado la definición que se aplicaría a los aeródromos: «Cualquier terreno o extensión de agua marina o dulce dispuesta para la partida y llegada de las aeronaves, considerándose como tales todos los aparatos que puedan estar o navegar en el aire». En aquel real decreto ley se especificaban las características de los aeropuertos de carácter

marítimo. Estarían sometidos a la legislación de los puertos marítimos. Asimismo, se establecían sedes en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Alicante, Málaga, Burgos y «uno que se designe en Galicia y otro en Canarias».

Hubo que esperar a la publicación de *La Gaceta de Madrid*, el 29 de febrero de 1928, para saber que el aeropuerto terrestre se construiría en As Gándaras y el marítimo, en la ensenada de San Simón. «Que la instalación del aeropuerto marítimo nacional de Galicia se efectúe en la ensenada de San Simón, próximo al punto donde la Aeronáutica Naval, en la playa de Cesantes, construirá sus instalaciones», se puede leer en la real orden publicada en el antecedente del Boletín Oficial del Estado.

Apuntan las crónicas de la época que Redondela recibió la buena noticia con música en las calles y el lanzamiento de bombas de palenque. El alcalde Saturno Cal envió inmediatamente un telegrama de felicitación al marqués de Estella, título nobiliario perteneciente a Miguel Primo de Rivera. Esta real orden, y la consiguiente alegría, era el resultado del estudio realizado por una comisión técnica. Ante este trabajo, el Consejo Superior de Aeronáutica propuso situar el aeropuerto terrestre en As Gándaras, pero no de forma definitiva porque se decía en su determinación que «cuando el desarrollo de las líneas aéreas lo aconseje, podría trasladarse, efectuando para ello las obras de relleno y

explanación necesarias, a las inmediaciones del aeropuerto marítimo nacional situado en la playa de Cesantes». La intención era concentrar en el mismo espacio los dos aeródromos.

Unos meses más tarde, el Gobierno establecía que, aunque los dos aeropuertos se situasen en O Porriño y Redondela, la Junta de Aeropuertos de Galicia, máximo organismo rector de ambos, tendría su sede en Vigo, y lo dotaba con un presupuesto de 25.000 pesetas.

Aunque las intenciones eran buenas, los pasos materiales eran extremadamente lentos. En julio de 1929, aún con Primo de Rivera en el poder, el Gobierno aprobaba un presupuesto de un millón de pesetas para iniciar las obras de todos los aeropuertos previstos en España, una cantidad ridícula para asumir las obras de nueve aeropuertos terrestres. Y todavía más si se considera que el 2 % de aquel dinero se destinaría a la caja de tráfico aéreo nacional. Primo de Rivera se vio forzado a dimitir en enero de 1930 sin que pudiese terminar la programación aprobada dos años atrás.

Poco antes de la proclamación de la Segunda República, en febrero de 1931 el Gobierno aprobaría el reglamento de funcionamiento de la Junta Central de Aeropuertos. Sin embargo, desde ese momento la prioridad presupuestaria se concentraría en Madrid, Barcelona y, posteriormente, en Valencia.

La Gaceta de Madrid del 16 de octubre de 1934 recogía «la conveniencia de suprimir las juntas locales de los aeropuertos de Guipúzcoa y Galicia, toda vez que no se encontraban terrenos adecuados». Esta explicación, en el caso gallego, estaba justificada por el cambio de ubicación del aeródromo de As Gándaras de Budiño por lo que sería años después Peinador. Al mismo tiempo que se suprimía la Junta de Vigo, desde el Gobierno se le ordenaba entregar a la Junta Central «el activo y el pasivo de los bienes». Aquí moría definitivamente el proyecto conjunto de los dos aeropuertos.

Si las derrotas son huérfanas, es sabido que las victorias tienen numerosos progenitores. En el caso de San Simón, uno de ellos fue el alcalde de Redondela, Saturno Cal. Poco después de conocerse la designación de San Simón, desde *El Pueblo Gallego* se ensalzaba la labor realizada anteriormente por este regidor en los despachos ministeriales. «Queremos dejar sentado que la playa de Cesantes en la playa de Redondela y que a las condiciones incomparables de esta, y no menos a cuanto Redondela se interesó porque así se reconocieran, contará muy pronto Redondela con el aeropuerto marítimo nacional, y en el territorio redondelano habrán de descender en su día las aeronaves gigantes, que en pocas horas traigan a la región gallega las manifestaciones de vida y progreso de lejanos países, y es indudable que será Redondela el primer pueblo español que haya de darles la

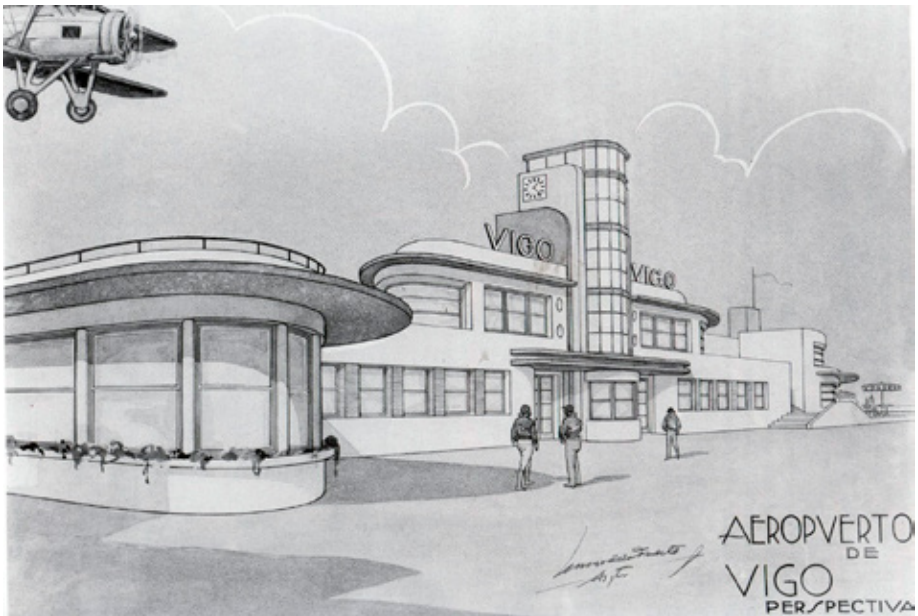
bienvenida», se decía en el periódico de Portela Valladares en 1928.

Junto con la designación de San Simón también llegaron las quejas desde otros puntos de Galicia. Donde se sintieron más dolidos fue en Ferrol. Consideraban las autoridades ferrolanas que en su ría se daban todas las condiciones para asumir esta función. Ni unos ni otros. El proyecto se diluyó en los acontecimientos sufridos en España a partir de 1936. Eso sí, los aviones entran y salen por encima de la ensenada de San Simón cuanto actualmente utilizan el aeropuerto de Peinador ●

Jorge Lamas es periodista

San Simón Airport

Jorge Lamas



In 1928, San Simón's estuary was chosen to accommodate the first maritime airport in Galicia. The main idea of the Primo de Rivera administration was to set the Vigo estuary as a permanent splashdown area for the future Spanish fleet of seaplanes.

This project should be completed with the construction of As Gándaras de Budiño, in O Porriño, part of the Galician airport.

The Andalusian dictator was undertaking a reform programme in order to improve the Spanish communications throughout the country, and covering different sectors. During the War of Morocco, the founder father of the Falange realised that aviation had a lot of potentials, and he wanted to apply such technology to transport passengers and goods, just as other advanced countries began to do.

Since 1927, the government began to adapt the law to this field, as well as commissioned to experts a new construction project for multiple national airports. In July 1927, news went out about how the new airfields will be: «Any water surface, whether freshwater or saline water appropriate for the purpose of landing and take-off operations, considering any airplane able to perform this manoeuvre».

This Royal executive order did specify the characteristics of the maritime airport. All of them would be subject to current seaports legislation. Likewise, headquarters would be placed in Madrid, Barcelona, Valencia, Seville,

Alicante, Málaga, Burgos, and «another one designated for Galicia and the Canary Islands.»

It was not until the publication in *La Gaceta de Madrid* on 29 February 1928, that came to light the locations of both airport and maritime airport. The first one would be constructed in Ad Gándaras, and the other one on San Simón. The Royal order stated: «The construction of the national maritime airport in Galicia is required on San Simón's estuary, near the future location of the Naval Aeronautics, by Cesantes beach.» This information can be seen in the Official Gazzete.

The chronicles say that when that news arrived at Redondela, its habitants celebrated in the streets, playing music and launching fireworks. The mayor, Saturno Cal, immediately sent a telegram to the Marquis of Estella, who was none other than Miguel Primo de Rivera itself. This Royal order and the consequent joy was the result of a prior study made by a Technical Commission. In view of this fact, The Superior Council of Aeronautics proposed As Gándaras as a destination for the airport, but not as a definitive choice, As it was said that: «When the development of the air carriers recommend a relocation, this could be done, undertaking the necessary works of filling and grading in the immediate surrounding of Cesantes Beach.» The original plan was to place both aerodromes on the same site.

A few months later, the Government, established that, although both airports were built in O Porriño and Redondela, the Galician Board of Airports, the highest decisión-making organism for such topics, must be placed in Vigo, covered by a budget of 25,000 pesetas.

Though the intentions were good, the following steps turned out to be an extremely slow process. In July 1929, Primo de Rivera was still in power, and the Government adopted a budget of just one million of pesetas to begin the construction works of all airports planned, a derisory amount to build nine airports, and even a ridiculous sum if we assume that a 2% of the amount had to go to the national air traffic system treasury. Primo de Rivera had to step down in January 1930 leaving the project unfinished. Just before the 2nd Spanish Republic, in February 1931, the Government adopted regulations for the effective functioning of the Central Board of Airports. However, the budget priority was assigned to Madrid, Barcelona and later on, Valencia.

In october 1934 *La Gaceta de Madrid* published «the appropriateness of removing local boards of the airports in Guipúzcoa and Galicia each time they don't find appropriate lands». This explanation in the Galician case, was justified for the switch of As Gándaras airport in favor of Peinador. At the same time, the Board of Vigo was deleted, requesting all goods and assets. This was the end of the two airports.

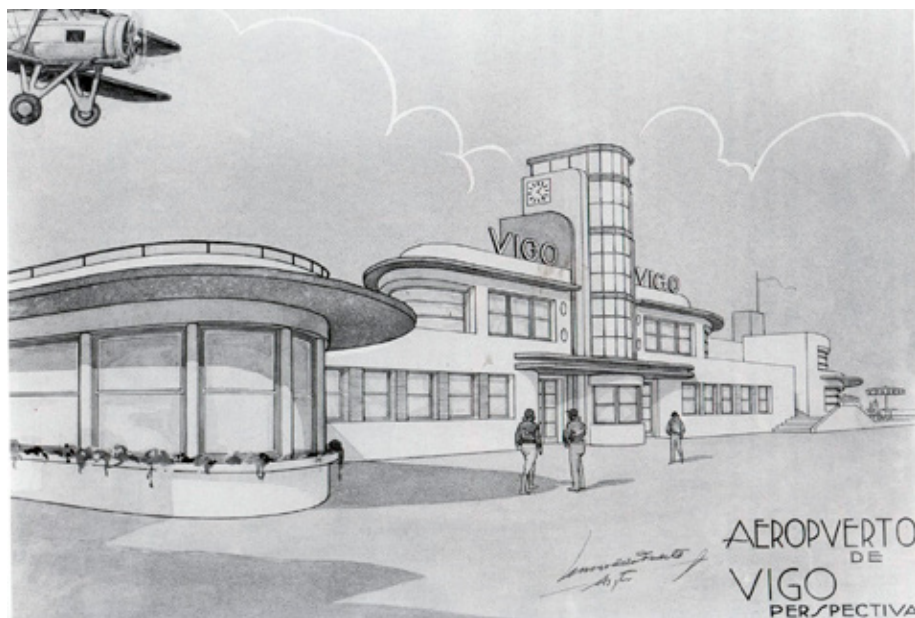
It is often said that successful endeavours have many parents, while failed ones are orphans. In the case of San Simón, the mayor of Redondela, Saturno Cal was one of them. Shortly after the designation, from *El Pueblo Gallego* his labour in the ministerial offices was extolled. «We want to state that Cesantes beach in Redondela is characterized by distinct features, and Redondela wants this to be accounted, while Redondela will soon have a maritime airport, and in these lands big aircrafts will land, bringing new life and progress from distant countries, it is undoubtedly that Redondela is going to be the first Spanish place to welcome such wonders» This statement can be found in the journal of Portela Valladares in 1928.

Along with the designation of San Simón some complaints arrived from different parts of the region. The people from Ferrol, the most affected. They considered the estuary of Ferrol as a perfect location for this purpose. Neither ones nor the others, the project was eroded in 1936 due to the Civil War, anyhow, planes fly nowadays over the estuary on their way to Peinador airport ●

Jorge Lamas is journalist

O aeroporto de San Simón

Jorge Lamas



A

enseada de San Simón foi escollida en 1928 para acoller o primeiro aeroporto marítimo de Galicia. A idea do goberno de Miguel Primo de Rivera era converter o fondo da ría de Vigo nunha zona permanente de amerizaxe da futura frota española de hidroavións comerciais. Este proxecto complementábase coa construción nas Gándaras de Budiño, no Porriño, do aeroporto de Galicia.

O ditador andaluz emprendera un programa global de mellora de comunicacións en toda España, que abranguíña todos os ámbitos. Durante a guerra de Marrocos, o pai do fundador da Falange comprendeu o grande potencial da aviación e pretendía aplicala ao transporte de viaxeiros e mercadorías, tal como empezaban a facer os países máis avanzados.

A partir de 1927, o Goberno empezara a adaptar as leis a este campo, ao tempo que encargaba a unha comisión de expertos un proxecto de construción de aeroportos en territorio nacional. En xullo de 1927 xa foi publicada a definición que sería aplicada aos aeródromos: «Calquera terreo ou extensión de auga mariña ou doce disposta para a partida e chegada das aeronaves, considerándose como tal todos os aparatos que podan estar ou navegar no aire». Nese real decreto lei especificábanse as características dos aeroportos de carácter marítimo. Estarían sometidos á lexislación dos portos marítimos.

Así mesmo, establecíanse sedes en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Alicante, Málaga, Burgos e «un que sexa designado en Galicia e outro en Canarias».

Houbo que agardar á publicación de *La Gaceta de Madrid*, o 29 de febreiro de 1928, para saber que o aeroporto terrestre sería construído nas Gándaras e o marítimo, na enseada de San Simón. «Que a instalación do aeroporto marítimo nacional de Galicia teña lugar na enseada de San Simón, próximo ao punto onde a Aeronáutica Naval, na praia de Cesantes, construírá as súas instalacións», pode lerse na real orde publicada no antecedente do Boletín Oficial del Estado.

Apuntan as crónicas da época que Redondela recibiu a boa nova con música nas rúas e o lanzamento de bombas de palenque. O alcalde Saturno Cal enviou axiña un telegrama de felicitación ao marqués de Estella, título nobiliario pertencente a Miguel Primo de Rivera. Esta real orde, e a conseguinte ledicia, era o resultado do estudo realizado por unha comisión técnica. Ante este traballo, o Consello Superior de Aeronáutica propuxo situar o aeroporto terrestre nas Gándaras, pero non de forma definitiva porque era dito na súa determinación que «cando o desenvolvemento das liñas aéreas o aconselle, podería trasladarse, efectuando para iso as obras de recheo e explanación necesarias, ás inmediacións do aeroporto marítimo nacional situado na praia de Cesantes». A intención

era concentrar no mesmo espazo os dous aeródromos.

Uns meses máis tarde, o Goberno establecía que, aínda que os dous aeroportos estiveran situados no Porriño e Redondela, a Xunta de Aeroportos de Galicia, máximo organismo reitor de ambos, tería a súa sede en Vigo, e dotábalos cun orzamento de 25.000 pesetas.

Aínda que as intencións eran boas, os pasos materiais eran extremadamente lentos. En xullo de 1929, aínda con Primo de Rivera no poder, o Goberno aprobaba un orzamento dun millón de pesetas para iniciar as obras de todos os aeroportos previstos en España, unha cantidade ridícula para asumir as obras de nove aeroportos terrestres. E aínda máis sabendo que o 2 % deses cartos destinaríase á caixa de tráfico aéreo nacional. Primo de Rivera veuse forzado a dimitir en xaneiro de 1930 sen que puidese rematar a programación aprobada dous anos atrás.

Pouco antes da proclamación da Segunda República, en febreiro de 1931 o Goberno aprobaría o regulamento de funcionamento da Xunta Central de Aeroportos. Porén, dende ese momento a prioridade nos orzamentos concentraríase en Madrid, Barcelona e, posteriormente, en Valencia.

La Gaceta de Madrid do 16 de outubro de 1934 recollía «a conveniencia de suprimir as xuntas locais dos aeroportos de Guipúzcoa e Galicia, xa que non se atopaban terreos adecuados».

Esta explicación, no caso galego, estaba xustificada polo cambio de localización do aeródromo das Gándaras de Budiño polo que sería anos despois Peinador. Ao mesmo tempo que era suprimida a Xunta de Vigo, desde o Goberno ordeábase entregar á Xunta Central «o activo e o pasivo dos bens». Aquí morría definitivamente o proxecto conxunto dos dous aeroportos.

Se as derrotas son orfas, é sabido que as vitorias teñen numerosos proxenitores. No caso de San Simón, un deles foi o alcalde de Redondela, Saturno Cal. Pouco despois de coñecerse a designación de San Simón, desde *El Pueblo Gallego* ensalzábase o labor realizado anteriormente por este rexidor nos despachos ministeriais. «Queremos dejar sentado que la playa de Cesantes en la playa de Redondela y que las condiciones incomparables de esta, y no menos a cuanto Redondela se interesó porque así se reconocieran, contará muy pronto Redondela con el aeropuerto marítimo nacional, y en el territorio redondelano habrán de descender en su día las aeronaves gigantes, que en pocas horas traigan a la región gallega las manifestaciones de vida y progreso de lejanos países, y es indudable que será Redondela el primer pueblo español que haya de darles la bienvenida», dicíase no xornal de Portela Valladares en 1928.

Xunto coa designación de San Simón tamén chegaron as queixas desde outros puntos

de Galicia. En Ferrol sentíronse doídos. Consideraban as autoridades ferrolás que na súa ría dábanse todas as condicións para asumir esta función. Nin uns, nin outros. O proxecto esvaeceuse nos acontecementos sufridos en España a partir de 1936. Iso si, na actualidade os avións entran e saen por riba da enseada de San Simón cando utilizan o aeroporto de Peinador ●

Jorge Lamas é xornalista